

Yes Roadster 2001–06

MOTORNYTT **fredag 18 oktober**
Föregående **torsdag 17 oktober**

1. 75 kronor milen bara i skatt: "Förbränningsmotorns sista kamp"
2. Nu kan du beställa Uniti 1
3. Koenigseggs nya världsrekord: 0–400–0 km/h — från insidan
4. Film: Se Koenigsegg Regera göra mos av allt motstånd – även Agera RS
5. Här öppnar Koenigseggs svenska showrooms
6. Efter ägarnas klagomål: Tesla ska förbättra regnsensorn
7. Drabbade bilköparen efter Kias leveranshaveri: ”Anmärkningsvärt”
8. Test: Sveriges mest sålda laddhybrid 2019
9. Porsche rullar ut Taycan 4S
10. Volkswagen nekar: Vi ska inte sälja Lamborghini
11. Volkswagen skjuter upp beslut om ny fabrik i Turkiet
12. VW-chefen: Vi ska tjäna lika mycket pengar på elbilar som bensinbilar
13. Toyota LQ är en uppdaterad version av Concept-i
14. Mitsubishis nya idé: En laddhybrid med gasturbinmotor
15. Audi skrotar den flygande bil som de utvecklat med Airbus
16. Nu är vita bilar vanligare än svarta
17. BAE Systems satsar på ren eldrift för stadsbussar
18. Isuzu visar lastbilskonceptet FL IR
19. Förslaget: Sänkt fartgräns – 30 km/h i alla städer
20. Historien om Volvo P1800
21. Stevens segerbil
22. Grattis Chevrolet Nova!
23. Fredagsfilmen
24. Fredagshumorn



1. 75 kronor milen bara i skatt: "Förbränningsmotorns sista kamp"

Av Alrik Söderlind

Publicerad 2019-10-14, 19:01

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

På tre år har den som köper en ny Volvo V90 lagt 150.000 kronor enbart i skatt. Är det rimligt?



En vanlig Volvo V90 D4 kommer kosta 75 kronor milen att skatta efter årsskiftet om föraren kör 2.000 mil om året, inklusive malusskatt, bränsleskatt och moms, skriver auto motor & sports chefredaktör.

Det är konstigt det här med pengar. Å ena sidan kan 15 000 kronor kännas helt okej om man exempelvis vill ha snyggare fälgar på sin nya Volvo V90. Å andra sidan kommer en höjd skatt som innebär 15 000 kronor ytterligare på en ny V90 förändra hela Sveriges bilmarknad, vilka bilar vi köper.

Mentalt är det svårt att förstå, men det vi just nu bevittnar är förbränningsmotorns sista kamp. Vid detta årsskifte kommer skatten på en normal bil ha gått upp med i genomsnitt 500 procent på ett och ett halvt år. Nu talar vi inte om törstiga lyxbilar utan om just en Volvo V90 D4.

Hur många privatpersoner vill lägga 30 000 kronor på vägtrafikskatten under tre år? Det ger en kostnad på fem kronor per mil om man kör 2 000 mil om året. Sedan kommer minst lika mycket i bränsleskatt, för att inte tala om momsen på själva bilen. Lägg samman allt detta och på tre år har nybilsköparen lagt närmare 150 000 i enbart skatt på en V90. Det är ungefär halva summan som Volvo vill ha för bilen, och det är drygt 75 kronor milen i skatt vid samma kör-sträcka.

"I januari kommer var fjärde nysåld bil vara laddbar. Betyder det kris för landets bilhandlare?"

Bonusen på en elbil är 60 000 och med den ökade skatten på en V90 blir den verkliga skatteskillnaden mellan en elbil och en Volvo V90 alltså 90 000 kronor.

Tjänstebilisterna har redan flera tusenlappar i månaden att spara på en elbil och efter årsskiftet kan förmånskostnaden för en vanlig bil med förbränningsmotor öka med 2 500 kronor per månad! Även företagen räknar hem elbilskalkylen.

Elektrifieringen tar alltså fart med en hastighet som få förstått. Och det här är bara början. Om ett år kommer jag förmodligen skriva en krönika där jag upprepar dagens budskap, men med ännu större skärpa. Vill du köpa en ny bil med förbränningsmotor, utan att skatta bort en mindre förmögenhet – din tid är nu! Snart blir det svindyrt. Bonus/malus kommer nämligen skärpas ytterligare vid årsskiftet 2021.

Men i närtid kommer detta att hända:

1. Fram till årsskiftet får vi en säljrusch vad gäller nya bilar. För konsumenterna gäller det att slå till nu för att slippa den höjda skatten. För bilföretagen gäller det att maximera sin försäljning av förbränningsmotorbilar, som ger större inkomster än elbilarna.

2. Sedan följer en tvärnit och tuffa tider för landets bilhandlare. Risken är stor för stiltje i nybilshandeln, speciellt för de handlare som inte har något elektrifierat att erbjuda. Samtidigt lär man tvingas rea ut nya bilar som ställts på – efter årsskiftet finns en klar chans att pruta på bilar där garantin har börjat ticka.

3. Ökad import av törstiga begagnade bilar. Eftersom malusskatten bara gäller under bilens tre första levnadsår blir treåringar attraktiva, vi lär därför se en strid importström av exempelvis stora dieseldrivna suvar.

4. Ökad export av elbilar och laddhybrider. Svag svensk krona och elbilsbonusen betyder att svensksålda laddbara bilar är attraktiva utomlands. I Norge finns kraftiga incitament att köra en begagnad elbil – dessa saknas i Sverige! Tänk vad enkelt det vore att stoppa exporten: Under bilens första sex år borde elbilsbonusen vara återbetalningsskyldig vid export!

5. Jag förutspår därtill att var fjärde nysåld bil under januari kommer ha laddsladd. EU-lagstiftningen säger att tillverkarnas snittbil under 2020–2021 max får släppa ut 95 g/km. En elbil räknas som två sålda bilar. Nu och först nu finns det skäl för biltillverkarna att sälja laddbara bilar. Och vem köper en törstig konventionell bil i januari?!

Ska vi vara upprörda eller tycker vi att det är bra att omställningen tar fart? De flesta av oss gör nästan vad som helst för att slippa betala mer skatt, speciellt om den känns idiotisk. En ny bil är ju snålare, renare och säkrare än en äldre bil. Samtidigt säger en undersökning att genomsnittsbilisten lägger runt 30 000 kronor på extrautrustning.

Så mitt råd är, köp en elbil eller se förbränningsmotorn som lyxig extrautrustning!

Och till sist: Är elbilar ett realistiskt alternativ? Fråga norrmännen, där går över hälften av alla nya bilar på el. Det vi behöver är fler laddplatser!



Alrik om biltillverkarna som bara satsar fossilt: "De är dödsdömda"

Alrik på snabbladdningstur: "Jag står där som ett fån på fredagskvällen"

Feber

2. Nu kan du beställa Uniti 1

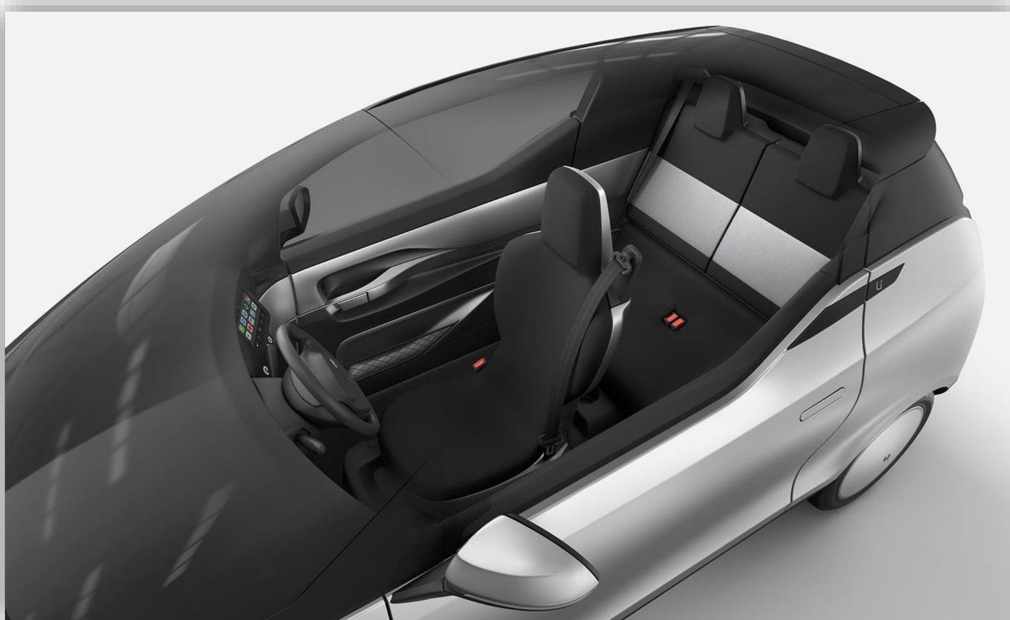
Av Roger Åberg 2019-10-14 kl 00:01

Prislappen blir 224 000 kronor



FILM: [***https://youtu.be/ABlikeTEXNg***](https://youtu.be/ABlikeTEXNg)

Den svenska, eller numera svensk-engelska, bilen Uniti 1 är äntligen på gång på riktigt. Bilen har gått att förboka tidigare men nu öppnar man upp för beställningar på riktigt. Prislappen blir alltså 224.000 kronor och med 56.000 kronors miljöbonus blir kostnaden i slutändan 168.000 kronor. Det är dock med det lilla batteriet och utan en del utrustning som man kanske förväntar sig i en bil i dag.



Bilen är tänkt för stan och har plats för tre personer. Föraren sitter ensam i mitten och det borde alltså ge en rätt skön övervy. Två personer till kan sitta bakom. Utsidan är helt klart annorlunda och beskrivs av Uniti själva som graciös, jag har inte riktigt bestämt mig. Vad tycker ni? Tre färger kommer att gå att få, scandium-metallic", grafit och titanium.

På insidan finns det alltså plats för tre personer och placeringen av de tre sätena ska ge väldigt bra benutrymme, trots att bilen är så liten. Panoramataket är elektrokromatiskt och man kan alltså styra hur mycket ljus man vill ha in i kupén. När bilen parkeras sätts taket i mörkaste läget så att den inte ska bli onödigt varm och en massa AC ska behövas.



Antalet fysiska knappar har man försökt hålla till ett minimum och man har försökt få en "smartphone-liknande känsla". Den speciella ratten som fanns i en av prototyperna är borta och ratten är numera rätt normal. I skärmen i mitten ser man räckvidd, hastighet och liknande. Till vänster finns en skärm för navigering och knappar för varningsblinkers, boost och backkamera. Till höger finns en skärm för Spotify etcetera och knappar för back, neutral och drive.

Själva systemet bygger på Android Automotive så ett gäng appar som Google Maps, Waze etcetera kommer att kunna köras och man kommer att kunna styra värme och liknande med Google Assistent.

Bilen kan uppdateras over-the-air. Bilen låses upp med Uniti-appen i mobilen.

Bilen är alltså gjord för stan och har en motor på 68 hästar och ett vrid på 85 Nm. Det är alltså inget fartmonster, men noll till femtio går på 4,1 sekunder, noll till hundra går på 9,9 sekunder och toppfarten är 120 km/h. Två olika batterier finns, ett på 12 kWh och ett på 24 kWh. Med det största får man en räckvidd på 300 km vilket är rätt imponerande. Anledningen till den långa räckvidden trots det rätt lilla batteriet är bland annat att bilen bara väger 600 kilo. Effektiviteten ligger på 8,0 kWh/100 km. Det lilla batteriet har halva räckvidden och är det som ingår för 224.000 kronor. Vill man ha det större batteriet får man betala rätt svettiga 359.000 kronor, för de pengarna får man en Renault Zoe eller Peugeot e-208. Extra kostar också snabbladdning men då får man 80 procent på 17 minuter om man kör 50 kW CCS-laddarew.

Obs! Pressmeddelandet vi fick sa att stora versionen av batteriet skulle ge en prislapp på 359.000 kronor. Det stämmer inte, man får ge 35.000 kronor extra för stora batteriet och priset blir då alltså 259.000 kronor.

På tillbehörslistan står saker som inte brukar stå på tillbehörslistan utan vara standard. Här hittar vi A/C, uppvärmt förarsäte och snabbladdning. Räkna alltså med några tusenlappar till. Beställer man nu kommer man att få sin bil någongång i sommar.



3. Koenigseggs nya världsrekord: 0–400–0 km/h — från insidan

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-09-27 11:01, uppdaterad i dag, 12:40

Koenigsegg slår nytt världsrekord med Regera. 0–400–0 km/h på 31,49 sekunder. Är Bugatti underrättade?



RÅDA, SWEDEN 23 Sept - 19
31.49 seconds
0-400-0 km/h REGERA

FILM: [***https://youtu.be/m_s2KIBP6CY***](https://youtu.be/m_s2KIBP6CY)

Koenigsegg har slagit ytterligare ett världsrekord. Med sin egna testförarare Sonny Persson vid ratten i en Regera, satte Koenigsegg nytt världsrekord i acceleration och retardation. 0-400-0 km/h avklarades på 31,49 sekunder.

Rekordet sattes i måndags på Råda flygbas strax utanför Lidköping. Tiden innebär en putsning av sitt eget rekord, satt med Agera RS i november 2017, på 33,29 sekunder.

Väderförhållandena under rekordet var näst intill idealiska, men en sidvind så svag att den knappt gick att mäta. 16 grader i luften. Råda flygbas ligger 70 meter över havet, så något hjälp av tunn luft fick Koenigsegg inte.

Själva syftet med Koenigsegg Regera är "först till 400 km/h vinner" och det målet har man verkligen uppnått.

"Detta var ett bra tillfälle att visa upp den verkliga förmågan hos Regeras unika Direct Drive transmission," kommenterar Christian von Koenigsegg. "Eftersom Regera bara har en växel var vi tvungna att använda den från stillastående till topphastigheten på 403 km/h – eller 250 mph – som begränsas av motorns varvtalsspärr."

"Acceleration och körbarhet har prioriterats i intervallet 0-400 km/h – varken mer eller mindre. Vid varje givet tillfälle kan Regera accelerera hårdare i det här hastighetsområdet än någon annan produktionsbil som vi känner till," sa Christian von Koenigsegg.

Bilen som användes för rekordkörningen var helt original och gatlegal, utan modifikationer mer än en skyddsbåge och fyrpunktsbälte – av säkerhetsskäl.

Flygfältet är 2.000 meter och för att få upp tillräcklig fart och längd inleddes körningen på en intilliggande taxibana. Beläggningen gav inte optimalt fäste och det fanns även en del skador som gjorde att testföraren Sonny Persson inte kunde köra i en rak linje.

Trots att flygfältet inte var helt optimalt nådde Regeran 400 km/h efter endast 22,87 sekunder och 1.613,2 meter. Inbromsningen gick mycket snabbare på 8,62 sekunder och 435,26 meter. Totala sträckan var 2.048,46 meter men med bättre grepp skulle det förmodligen gå att komma under 2.000 meter.

"Det som är riktigt imponerande är hur otroligt Regera bromsar – 8,62 sekunder från 400 km/h till 0 km/h är helt otroligt, fortsätter Christian von Koenigsegg.

"Det är ett bevis på Regeras balans, fjädring, aerodynamik och naturligtvis våra egenhändigt byggda Koenigsegg bromsok. Siffrorna bevisar Regeras storhet. Men med detta sagt vet vi att vi kan förbättra dessa redan imponerande siffror på en bana med bättre förhållanden."



Christian von Koenigsegg och testföraren Sonny Persson med huvudpersonen i mitten – Regera. Flugorna i fronten måste ha dött en synnerligen snabb död.



4. Film: Se Koenigsegg Regera göra mos av allt motstånd – även Agera RS

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-10-13, 20:16

Koenigsegg Regera har en ohyggligt effektiv och vrålstark drivlina. Elmotorer och V8 ihop klår allt motstånd, vilket vi ser i den här filmen. Även Koenigsegg Agera ser lite trött ut, i jämförelse.



FILM*: *https://youtu.be/SNY7XumaWwI

Ni som besöker den här sajten regelbundet vet redan att Koenigsegg Regera har en oerhört effektiv drivlina. Elmotorer och turbomatad V8 i samarbete ledde nyligen till ett nytt världsrekord i intervallet 0–400–0 km/h – på bara 31,49 sekunder.

"Vid varje givet tillfälle kan Regera accelerera hårdare i det här hastighetsområdet än någon annan produktionsbil som vi känner till," har Christian von Koenigsegg sagt.

Och det innebär att Koenigsegg Regera även är snabbare än föregångaren Agera RS. Vilket vi kan se i den här filmen från Schweiz, där ett gäng superbilsägare samlas. Agera-föraren har inte riktigt tur med växlingarna, men det är uppenbart att se hur effektivt transmissionen i Regera arbetar.

Missa inte våra motorklipp:

Koenigseggs nya världsrekord: 0–400–0 km/h

Christian von Koenigsegg förklarar hemligheterna med Regeras transmission

Koenigsegg Regera är slutsåld – 80 exemplar är beställda

Här är nya Koenigsegg Regera – får 1.500 hästkrafter



5. Här öppnar Koenigseggs svenska showrooms

Redaktören bytbil 2019-10-11

Christian von Koenigsegg: Finns ett otroligt stort intresse



Koenigsegg startar två nya svenska showroom. Callisma i Stockholm och Bendt Bil i Halmstad ska sälja den svenska hyperbilen.

– Det finns ett otroligt stort intresse för Koenigsegg i Norden, säger Christian von Koenigsegg.

Koenigsegg går från klarhet till klarhet och efterfrågan är stor på de svenska hypersportbilarna från Ängelholm. Sedan länge är de 80 Regera och 125 Jesko som kommer att tillverkas slutsålda. Totalt finns det i dag knappt 30 återförsäljare i världen och märket vill nu bredda sig med fler representanter.

Därför utökar nu Koenigsegg sitt återförsäljarnätverk med fler showrooms i Nordamerika, Asien och Europa.

I Sverige blir det två nya återförsäljare: Callisma i Stockholm och Bendt Bil i Halmstad för den nordiska försäljningen.

– Bendt Bil är ödmjukt stolta över att få representera Koenigsegg, regionens och Sveriges stolthet. Vi är övertygade om att både våra befintliga och nya kunder kommer att uppskatta denna komplettering av utbudet. Närheten till fabriken gör att Koenigsegg kommer att ha en extra plats i Bendt Bils hjärta. Liksom Koenigsegg är Bendt Bil familje- och ägarlett vilket gör att samarbetet känns enormt inspirerande säger Bengt-Erik Johansson, vd.

Bendt bil säljer i dag BMW, Mini, Isuzu, Hyundai och Opel. Företaget har redan lagt in Koenigseggs logga bredvid Opels på hemsidan.

Även Callisma i Stockholm är stolta över att få representera den ikoniska svenska superbilen:

– Koenigsegg är ett väldigt starkt varumärke som passar väl in bland våra befintliga varumärken. Vi ser fram emot att börja arbeta med deras nuvarande och framtida produkter. Märket har under sina 25 år åstadkommit mer i bilbranschen än många andra vilket är unikt och varje bil är idag skräddarsydd för dess ägare. Vi känner oss trygga med att samarbetet mellan Koenigsegg och Callisma kommer att bli lyckat, säger Fred Mannerfelt, VD på Callisma.

Callisma i Stockholm är i dag bland annat återförsäljare för Aston Martin och Rolls-Royce.

Relaterade artiklar



Bildextra: Svenska superbilen visar upp sig



Koenigseggs oväntade bilval - kolla vad han kör



Se Koenigsegg Cherry Edition - sommarens läckraste bil



Koenigsegg Regeras kolfiberhjul ett konstverk

FILM*: *https://youtu.be/hvwY4LCJLiE



6. Efter ägarnas klagomål: Tesla ska förbättra regnsensorn

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-14, 20:42

Tesla har fått en hel del klagomål från Model 3-ägarna när det gäller regnsensorn. Vissa tycker den fungerar perfekt medan andra ondgör sig över att sensorn är alldeles för långsam, och att den fungerar bättre hos andra märken.

"Käre Elon! Kan vi snälla lägga mer fokus på funktioner som vindrutetorkare än på spel och vridbar grafik (som jag fortfarande inte fattat vad jag behöver till)", skriver en uppretad Model 3-ägare i en svensk Facebookgrupp.



Tesla använder kameror istället för en vanlig regnsensor för att avgöra om vindrutetorkarna behöver sättas igång.

Att systemet verkar bete sig så olika för olika förare kan i sig också vara ett problem.

Nu verkar det som att Model 3-ägarna blivit bönhörda. Under måndagen gav Elon Musk själv besked på Twitter om att Tesla utvecklar något som kallas Deep Rain, ett neuronnät som förhoppningsvis blir bättre än dagens regnsensor i Model 3.

Skickas ut trådlöst till bilarna

En vanlig regnsensor skickar oftast ut en signal längsmed vindrutan. Om den bryts eller om sensorn skickar ut mer ljus än vad som kommer tillbaka drar systemet slutsatsen att det är regn eller snö på vindrutan, och torkarna sätts igång.

Men Tesla har valt en mycket mer avancerad lösning. Istället används bilder från kameran för Autopilotsystemet. Bilderna analyseras av ett neuronnät för att avgöra hur snabbt vindrutetorkarna måste gå.

Detta tycker alltså en del Teslaägare fungerar dåligt, och det blir intressant att se om Elon Musks Deep Rain-teknik kommer fungera bättre. Systemet ska också avgöra om Autopiloten behöver sänka hastigheten beroende på regn- eller snömängden.

"Det krävs överraskande mycket djupinlärning för att veta när och hur snabbt torkarna ska röra sig", skriver han på Twitter. Deep Rain ska skickas ut med en mjukvaruuppdatering, men det är oklart när.

Vid sidan av Deep Rain har Tesla tagit patent på elektromagnetiska vindrutetorkare som löper längs med vindrutan istället för på konventionellt vis. Det ska bland annat sänka energiförbrukningen.



7. Drabbade bilköparen efter Kias leveranshaveri: ”Anmärkningsvärt”

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-10-08 09:30, uppdaterad 2019-10-09 10:19

"De bromsar leveranser av färdiga miljöbilar för att kunna sälja fler bensinare."



Kia har länge haft leveransproblem på elsuven e-Niro. Nu klagar svenska köpare på att leveransen blivit framflyttad – trots att bilarna redan finns i Sverige.

Recharge har tagit del av interna dokument mellan Kias svenska generalagent och återförsäljarna. Breven visar att Kia "blockerar" vissa laddmodeller i hamnen och de får inte levereras till kunderna förrän nästa år, för att Kia ska komma undan höga bötesbelopp när EU inför nya utsläppsregler.

Kia har tidigare på direkt fråga från oss nekat till att detta sker.

Vi har varit i kontakt med en läsare som beställt en e-Niro och som drabbats av leveransproblemen. Han hänger med i utvecklingen i Facebookgruppen Kia e-Niro Scandinavia.

Läsaren berättar att hans återförsäljare tidigt i september fick beskedet att inga e-Niro skulle lämna generalagenten under perioden oktober till december, utan att alla bilar som lossas från hamnen skulle nå kunderna tidigast i januari.

"Syftet med detta är att boosta antalet elbilar som säljs 2020 för att på så sätt kunna sälja fler förbränningsbilar under året. Alltihop på grund av de nya EU-skatteregler som börjar gälla 2020. De bromsar alltså leveranser av färdiga supermiljöbilar för att kunna sälja fler bensinare", skriver han i ett mejl till Recharge.

Många drabbade

Enligt honom drabbar det här många kunder som skulle fått sin bil under hösten. Han fick ett officiellt svar från Kia som gick ut på att Kia har generella leveransproblem med e-Niro och att leveranserna måste flyttas fram.

"Det är framför allt motivet till detta jag och många andra kunder i forum jag följer tycker är mycket anmärkningsvärt och upprörande."

Läs också: Kia "blockerar" laddbilarna även i Sverige

Efter att Recharge skrev om de spanska leveransproblemen har läsaren nu plötsligt fått besked från säljaren att bilen ska komma in vecka 48 – alltså långt innan årsskiftet.

Kias svenska pr-chef David Lilja kan förstå kundernas frustration.

"Det kan naturligtvis vara jobbigt att behöva vänta på sin bil men det är så det ser ut för i stort sett hela elbilsmarknaden. Vi har en mycket hög efterfrågan på e-Niro, vilket naturligtvis är roligt för oss, men den varierande tillgången av batterier globalt och den höga efterfrågan från flera marknader har gjort att vi fått färre bilar, med förlängd väntetid för kunden. Vi kan bara beklaga och be om ursäkt till de kunder som inte har fått korrekt information angående leveranstider av Kia e-Niro", skriver han till Recharge.



Hemligt brev avslöjar: Kia "pausar" laddbilarna även i Sverige



Erik Söderholm



8. Test: Sveriges mest sålda laddhybrid 2019

Maths Nilsson 2019-10-15

Sågas av bloggare: ”Den sämsta bil jag haft”



Sveriges mest sålda laddbara bil hittills 2019 är den faceliftade Mitsubhishi Outlander Phev. Trots att den är bespottad av tyckare och motorjournalister är laddhybriden folkets favorit. BytBil gjorde ett familjetest av nya versionen för att se vem som har rätt – köparna eller journalisterna.

”Den absolut sämsta bil jag har ägt. Och jag hade den på kontrakt så jag var tvungen att ha den i tre år. De tre värsta bilåren i mitt liv.”, så skriver bilbloggaren Peder Karlsson om Sveriges mest sålda laddhybrid.

Även miljöorganisationen Gröna Bilister är lite svårflörtade när det gäller Sveriges mest sålda laddbara bil.

”Oavsett version måste man numera fråga sig om detta är den bästa laddbara bil för de egna behoven – Outlander är inte längre ensam herre på täppan.”

Mitsubishi Outlander lanserades redan 2013 och visst är modellen lite till åren kommen. I år har dock en välbehövlig facelift presenterats. Förutom kosmetiska förändringar i interiören och exteriören så har bilen fått en lite större atkinsmotor som jobbar med lägre varvtal än tidigare. I kombination med batteridriften som fungerar ända upp till 130 km/h så länge det finns batteri kvar är det en väldigt mjuk och komfortabel drivlina även i motorvägsfarter.

Men hela vitsen med Outlander Phev är ju att du ska köra så mycket som möjligt på elektricitet. Och för kortare utflykter till och från skola, dagis och jobb fungerar det utmärkt, så länge du hinner ladda när du kommer fram. Det nya större batteriet på 13,8 kWh ska enligt Mitsubishi göra så att bilen kommer 4,5 mil på batteridrift, i verkligheten handlar det snarare om fyra mil. Kör du mycket korta sträckor innebär det ändå att bilen kan köras nästan helt på el om du har laddmöjligheter mellan turerna.

Som vardagsbil för en större barnfamilj fungerar Outlander perfekt. Barnen älskar det rymliga baksätet med hög sitthöjd och den otroligt tysta färden på ren el till skolan. Och i dagens läge imponerar det mer på kompisarna att köra CO2-fritt än att åka sportbil till skolan.

Vissa testförare klagar på att styrningen i bilen är lite diffus, men i vardagstrafik och körning i 50, 70 och 90 på krokiga svenska landsvägar och i bilköer är det snarare en styrka. Vem orkar med en körglad och nervös styrning i längden på spåriga och usla svenska vägar? Det passar bra på bana, men i verkligheten är det oftast skönare och mer vilsamt att köra en Outlander.

En annan klar fördel med Outlandern är att den driver med alla fyra hela tiden, tack vare att den har elmotorer på både fram- och bakaxeln. Det gör att drivningen och övergången mellan el och fossil motor blir mjukare än på många av konkurrenterna. Däremot är bilen ingen accelerationsraket, men en hybrid ska väl i första hand vara miljövänlig och inte en racerbil?

När det gäller interiören så märks det förstås lite grann när det gäller instrumentering och touchskärmar att bilen har många år på nacken. Men till vardags är det få som använder skärmarna till annat än att byta radiokanal och ändra värmen på sätena, så det går alldeles utmärkt att leva med Outlanderns interiör och att den har lite fler knappar än en ny modell. Visst är kvalitetskänslan något lägre än hos Audi eller Volvo, men bilen är också rejält mycket billigare än motsvarande alternativ.

Bilens jobbigaste punkt är faktiskt alla pipande ljud du får stå ut med. Höga pip om du inte genast tar på dig bältet. Lika höga pip om du har dörren på glänt en stund. Kanske går det att stänga av, men vi lyckades inte hitta hur man gör i den 500 sidor (!) tjocka instruktionsboken. På långfärd är bilen inte heller direkt snål, men i ärlighetens namn, hur ofta åker du till fjällen eller på bilsemester till Europa? Om du åker frekvent på långresor kan en snål dieselbil vara ett bättre alternativ.

Trots att modellen alltså har sex år på nacken och är bespottad av vissa biljournalister toppar den säljlistan över laddbara bilar i Sverige i år. Nästan 4000 svenskar, den absoluta majoriteten är tjänstebilsförare, har köpt en Outlander Phev i år. År de fel ute? (Tesla Model 3 kommer dock att gå om Outlander när detta skrivs).

Nej, bilen har många starka sidor, bland annat är prislappen som börjar på cirka 400 000 kronor oerhört slagkraftig. För de pengarna får du inte ens Volvos enklaste hybridbilar i de mindre XC40- eller V60-serien. Du får heller inte Volkswagens nya Passat GTE utan att lägga till en rejäl slant. Hos Mitsubishi får du en stor rejäl SUV med gott om plats för fem personer och massor av bagage. Bilen är trots sex år på nacken ett rationellt ekonomiskt val för många tjänstebilsförare. För den som har förmånsbil blir det ett otroligt billigt bilägande, ja, det är nästan orättvist mot de som måste köpa sin bil privat.

Trots att den är lite föråldrad, Mitsubishi Outlander är ett av de klokaste laddhybridköpen du kan göra. Ingen racer eller alltför körglad bil, men en mycket tyst och komfortabel bil som fungerar bra för den större familjen som behöver rejäla utrymmen. Visst hade det varit mer flashigt med en XC60 hybrid, men den ryms helt enkelt inte i många företags tjänstebilspolicys och ger ett betydligt dyrare förmånsvärde.

Fakta Mitsubishi Outlander Phev

Pris: Från 399 900 kronor.

Motor: Bensin och laddhybrid. Tvärställd fyrcylindrig motor med 135 hk.

Elmotor fram med 82 hk. Elmotor bak med 95 hk. Total effekt: 230 hk.

Prestanda: Acceleration 0-100 km/h 10,5 sekunder, toppfart 170 km/h.

Räckvidd: 45 km

Feber

9. Porsche rullar ut Taycan 4S

Av Bobby Green 2019-10-14 kl 09:40

40 mils räckvidd för 1 170 000 kronor



Knappt har presentationen av Porsches första helt eldrivna modell Taycan kallnat innan det är dags att rulla ut ytterligare en version. Man inledde ju med Turbo (1.700.000 kronor) och Turbo S (2.080.000 kronor) och nu dyker en något mildare version med kanske inte lika skrämmande prislapp upp - Taycan 4S. Den är som väntat inte lika vass som sina syskon men det gör också att den blir lite billigare, här är frånpriset istället 1.170.000 kronor.

4S kommer med två stycken olika batteristorlekar - Performance Battery på 79,2 kWh och Performance Battery Plus på 93,4 kWh. Den förstnämnda bjuder på 530 hästar och har en räck-vidd på 40,7 mil medan den andra har 571 hästar och tar sig 46,3 mil innan det är dags att tanka mer el. Notera att Turbo S "bara" tar sig 41,2 mil och Turbo 45 mil. Lite sämre prestanda men bättre räckvidd alltså. Oavsett vilken 4S man väljer gör bilen 0-100 km/h på fyra sekunder blankt och toppfarten anges till 250 km/h. Drivningen sker på alla fyra hjulen. Max laddkapacitet är 225 kW för Performance Battery och 270 kW för Performance Battery Plus.

Utseendemässigt kan man skilja 4S från Turbo och Turbo S genom 19-tumsfälgarna och de röda bromsoken. Framspoilern ser även annorlunda ut och både sidokjolarna och diffusorn bak är lackade i svart.

Taycan 4S går att beställa nu och dyker upp hos återförsäljare i början av nästa år.





10. Volkswagen nekar: Vi ska inte sälja Lamborghini

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-10-14, 15:56

I slutet på förra veckan kom rapporter som gjorde gällande att Volkswagengruppen planerade att antingen sälja eller börsnotera Lamborghini. Detta skulle göras för att frigöra kapital som sedan skulle användas till att förnya sina kvarvarande varumärken. Dessa rykten verkar dock inte ha varit något att än gallimatias. Åtminstone om man ska tro en talesperson från Volkswagen som avfärdar uppgifterna som "ogrundade."



Med introduktionen av märkets första suv, Urus, har Lamborghinis marknadsvärde ökat till omkring 11 miljarder dollar. Ett faktum som såklart gör märket mer attraktivt för både förvärv och försäljning.

Enligt Autonews siktar Volkswagengruppens vd Herbert Diess på ett marknadsvärde för hela koncernen på 200 miljarder euro, för att hålla konkurrenterna stången. I dagsläget värderas Volkswagengruppen till omkring 81 miljarder euro.

Missa inte våra motorklipp:

Volkswagen avslöjar: Här är årets nya modeller

Därför tvekar PSA-chefen om elbilarna: "Måste skydda mina anställda"

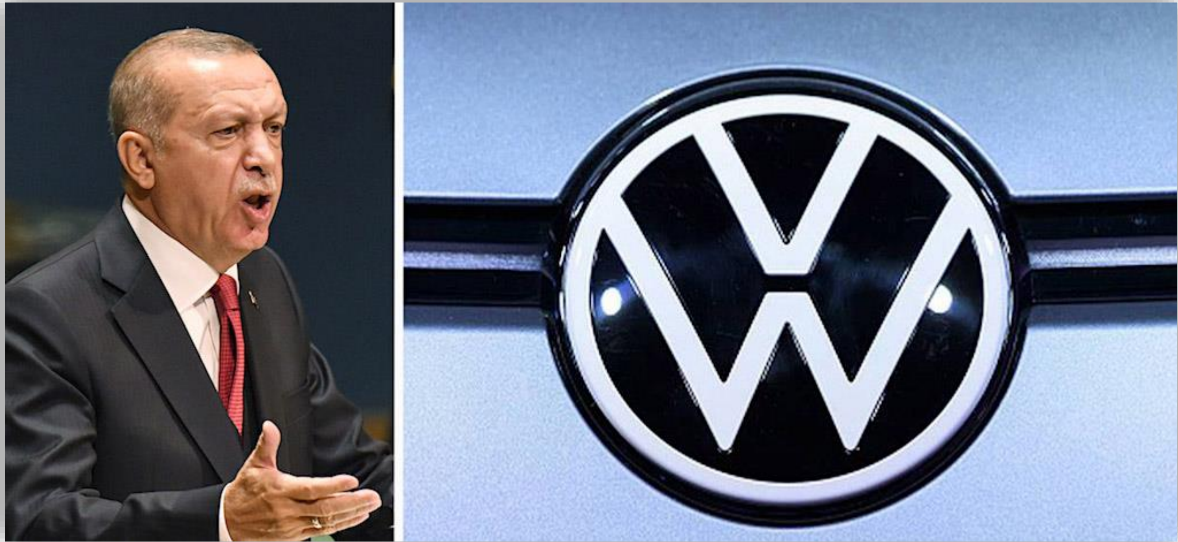
Patrik Lundin

auto motor & sport

11. Volkswagen skjuter upp beslut om ny fabrik i Turkiet

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-10-15, 12:41

Turkiets krig mot kurderna i Syrien har gett Volkswagen kalla fötter. "Vi ser med oro på utvecklingen," säger VW:s talesperson.



Turkiets president Erdogan har mött stark kritik efter offensiven in i Syrien.

För en vecka sedan inledde Turkiet en militär operation i den kurdkontrollerade, nordöstra delen av Syrien. Enligt Turkiets president Erdogan är syftet att "Förhindra en terrorkorridor över vår södra gräns och skapa fred i området."

FN uppskattar att mer än 130.000 syrier har flytt från området och uppgifterna om antalet döda varierar, beroende på källa. Anfallet på Syrien har fördömts och USA:s president Donald Trump har krävt att Turkiet omedelbart avbryter invasionen. USA inför även sanktioner mot Turkiet.

Turkiets offensiv i Syrien får nu även konsekvenser inom bilindustrin. Idag meddelade Volkswagen att man skjuter upp beslutet om att bygga en ny fabrik i Turkiet. Enligt de ursprungliga planerna skulle fabriken producera Volkswagen Passat och Skoda Superb. Kapaciteten skulle ligga kring 300.000 bilar per år, en ganska stor bilfabrik alltså, och produktionsstarten var planerad till 2022.

"Vi övervakar noga den nuvarande situationen och ser med oro över den aktuella utvecklingen," sade en talesman för Volkswagen under tisdagsmorgonen.

När Volkswagen inledde sin planering av den nya bilfabriken undersökte man även platser i Rumänien, Serbien och Bulgarien samt länder i Nordafrika.

Presidentens skarpa order – en drömsits för Volkswagen

Turkiets el-Saab närmar sig premiär: "Bättre än Tesla"

RECHARGE

12. VW-chefen: Vi ska tjäna lika mycket pengar på elbilar som bensinbilar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-15, 11:14

Det finns en oro bland bilcheferna att de stora satsningarna på att lansera elbilar, och ersätta dagens bensin- och dieselbilar, kommer innebära mindre vinster.



Att ställa om en stor bilkoncern och börja utveckla nya elbilar kostar enorma belopp och på lite längre sikt finns också farhågor om att delade och självkörande bilar kan innebära lägre marginaler.

Men Volkswagenchefen Herbert Diess säger i en intervju med tidningen La Repubblica att koncernen kommer tjäna lika mycket pengar på elbilar som på dagens bensin- och dieselbilar.

"Vi förväntar oss ingen försämring när det gäller marginalerna. Vår fördel är att alla våra märken har samma plattform för elfordon och samma batterier som vi köper i Kina", säger han.

Det är alltså plattformarna och de stora batteriavtalen som ska rädda VW-koncernen när det gäller marginalerna, enligt Herbert Diess. Men å andra sidan förväntar sig Volkswagen alltså inte heller att tjäna *mer* pengar på elbilar än på dagens bilmodeller med förbränningsmotorer.

Hos Volkswagen låg försäljningsmarginalen på 3,8 procent förra året jämfört med 4,2 procent året innan.

Bakslaget för Volkswagen: Nu åtalas högsta ledningen
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Volkswagen nekar: Vi ska inte sälja Lamborghini
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

VW-chefen: Tesla är pionjärer – men vi kommer vinna

Feber

13. Toyota LQ är en uppdaterad version av Concept-i

Av Bobby Green

2019-10-14 kl 12:20

Får artificiell intelligens och självkörande teknik



Får två år sedan visade Toyota upp den eldrivna konceptbilen Concept-i. Nu uppdaterar man denna med artificiell intelligens och självkörande teknik i nivå 4 och ger den istället namnet LQ. Designen har även förändrats en del men den ser fortfarande ut som en dammsugare blandat med en datormus. Den är 4,53 meter lång, 1,84 meter bred och 1,48 meter bred. Hjulbasen mäter 2,7 meter och vikten anges till 1680 kilo. På en laddning ska man kunna ta sig omkring 30 mil.

Daisuke Ido som är utvecklingschef för LQ säger följande:

"Förr älskade vi bilar för att de kunde ta oss långa sträckor och möjliggöra äventyr. I dag gör avancerade tekniker det möjligt för oss att skapa unika kundanpassade upplevelser för olika livsstilar. Med LQ är vi stolta över att kunna erbjuda ett fordon för en personlig upplevelse som kan möta varje förares egna mobilitetsbehov och samtidigt skapa en starkare relation mellan förare och fordon."

Konceptet kommer att ställas ut på Tokyo Motor show mellan den 24 oktober och 4 november.


LQ



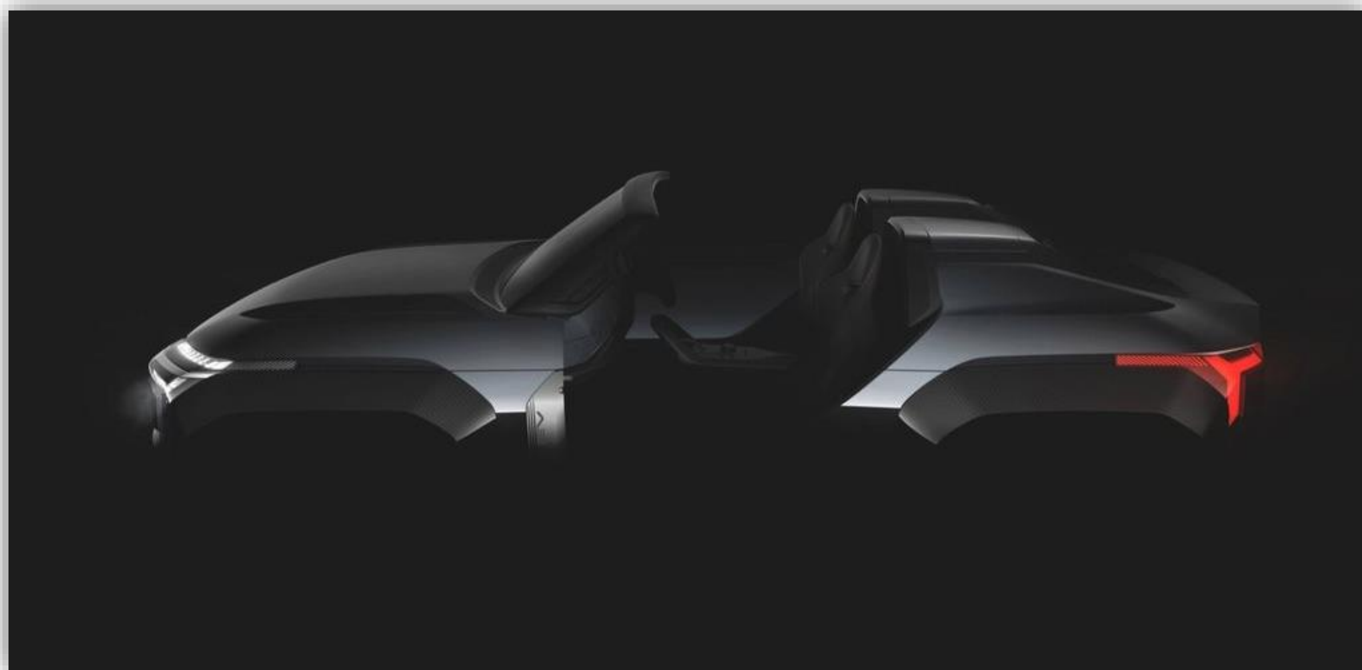

LQ



14. Mitsubishis nya idé: En laddhybrid med gasturbinmotor

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-15, 08:42

De flesta stora biltillverkare har inlett storsatsningar på att ställa om till eldrift. Men vissa har klurigare planer än så. Mazda ska till exempel väcka liv i wankelmotorerna och använda dem som räckviddsförlängare i elbilar, och även Mitsubishi har en kontroversiell plan.



Mitsubishis underliga koncept döljer intressant turbinteknik.

På bilsalongen i Tokyo visar Mitsubishi konceptbilen Mi-Tech som verkligen inte ser produktionsfärdig ut idag. Men tekniken under skalet är ganska intressant. Bilen är nämligen en laddhybrid där förbränningsmotorn ersatts av en gasturbin.

Största fördelen enligt Mitsubishi blir att en gasturbin får jämnare gång än en förbränningsmotorn. Därmed kommer övergången mellan turbin- och eldrift bli mycket mjukare än mellan bensin- och eldrift med en vanlig förbränningsmotor.

Laddar batterierna med turbinteknik

Tanken med Mitsubishis drivlina är inte att gasturbinmotorn ska driva hjulen, utan att den används som räckviddsförlängare. Det innebär att motorn laddar batterierna som i sin tur driver elmotorerna.

Mitsubishi Mi-Tech är fyrhjulsdriven tack vare fyra elmotorer – en för varje hjul. Bilen är en tvåsitsig suv-cabriolet, så om den någonsin sätts i produktion lär det knappast bli någon volymmodell. Men i det här fallet är alltså tekniken under skalet betydligt intressantare än hur bilen ser ut på ytan.



Turbintekniken har varit på tapeten i bilvärlden flera gånger tidigare, bland annat hos Chrysler.

Turbindrift är en bildröm från 1960-talet som hittills inte blivit verklighet i någon större skala. Amerikanska biltillverkare försökte länge experimentera med turbindrivna bilar, och fördelarna ska bland annat vara att en turbinmotor har betydligt färre rörliga delar än en vanlig förbränningsmotor.

Turbinbilarna som de amerikanska biljättarna tog fram på 1960-talet hade dock slö acceleration, hög förbrukning, tog lång tid att starta och var enormt dyra att tillverka.

Volvokoncept från 1990-talet

Men det var inte bara amerikanska biltillverkare som tittade på turbindrift. Även Volvo har experimenterat med tekniken i konceptbilen ECC från 1992. Det var en väldigt tidig försmak på en laddhybrid med batteripaket som kunde driva bilen upp till 13 mil, men där den vanliga förbränningsmotorn som finns i dagens laddhybrider ersatts av en dieseldriven (!) gasturbinmotor som kunde ladda batterierna.



Även Volvo har experimenterat med gasturbindrift, i konceptbilen ECC som debuterade redan 1992.

NyTeknik

15. Audi skrotar den flygande bil som de utvecklat med Airbus

2019-10-15 08:24

John Edgren

Lösningen var en drönare som fäster sig vid biltaket och lyfter ekipaget. Nu meddelar Audi att de har stoppat allt arbete med flygtaxi-konceptet som man utvecklade tillsammans med Airbus.



Audis flygtaxi-koncept Pop Up Next är en flygande modul med rotorer och batterier som kopplar sig fast vid taket på en liten bil. Plötsligt är den ordinarie taxin en drönar-taxi. Få koncept i genren har kommit så nära den klassiska 50-talsvisionen av en flygande bil, med kapacitet att rulla i trafik såväl som att flyga över hustaken.

Lösningen har utvecklats tillsammans med Airbus och Italdesign. Planen var att ha en fullskalig, flygande prototyp klar under slutet av 2019. Nu går Audi istället ut och meddelar att man skrotar hela projektet.

”För närvarande jobbar vi i en ny riktning med våra aktiviteter kring urban luftburen mobilitet, och vi har ännu inte tagit något beslut angående våra potentiella, framtida produkter”, säger Audi i ett uttalande till Automotive News Europe.

Lång väg till serietillverkning

Allt arbete med Pop Up Next är stoppat och samarbetet med Airbus hänger i luften. Tanken var att de flygande taxibilarna skulle testas hemma i Ingolstadt. Audi har redan bevisat att konceptet kan fungera i en kontrollerad miljö – om än i mindre skala.

Under förra årets Drone Week i Amsterdam demonstrerades en nedskalad modell av Pop Up Next. Lösningen flöt då på utmärkt. Men detta verkar ändå inte ha ingjutit förtroende i de egna leden.

”Vi tror att det kommer ta mycket lång tid innan man kan serietillverka en flygande taxi som inte kräver att passagerarna byter fordon. I det modulära konceptet för Pop Up jobbade vi på en lösning som håller den högsta tekniska komplexiteten”, säger Audi.

Läs mer: **Deras flygande bil ska vara så tyst att den knappt hörs**

Bland konkurrenterna på hemmaplan tycks Daimler hålla en stadig kurs med sin satsning på tyska drönar-taxin Volocopter. Och nyligen klev även Porsche in i ringen då man utannonserade ett samarbete med Boeing kring urban luftburen mobilitet. De två ska bland annat bygga en flygande lyxbil tillsammans.

Bland spelarna finns också Volvos moderbolag Geely, som 2017 köpte Terrafugia, ett amerikanskt företag som utvecklar flygande bilar. Efter det har även Geely gjort en stor investering i Volocopter.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR

Airbus: Allmänheten på väg att acceptera flygande taxis

Volvo-ägaren Geely satsar på Volocopter

Deras flygande bil ska vara så tyst att den knappt hörs

Flygande bilar – vilken roll får de i framtidens trafik?

Japan storsatsar på området – här hovrar NEC:s flygande bil

ViBilägare

16. Nu är vita bilar vanligare än svarta

Publicerad 2019-10-14 12:37



Text Maria Dahlin

Mest frekventa lackfärgen i trafiken är vitt. Svart har puttats ner till en andra plats.



Sedan några år tillbaka är alla bilar i Vi Bilägares långteststall vita enligt rådande trend.

Länge var svart det vanligaste valet på personbilar. Men i Transportstyrelsens senaste sammanställning visar det sig att den mörka färgen blivit omkörd av vit.

2019 finns 987.073 vita personbilar i Sverige, en ökning med nästan 200.000 bilar sedan 2016. Av över 6 miljoner bilar är alltså mer än 15 procent vita.

– Andelen vita personbilar har ökat mycket kraftigt under de senaste åren. Under 2008 registrerades 17 000 vita personbilar i landet. Tio år senare är siffran 97 000. Samtidigt minskar andra färger. Exempelvis registrerades endast 139 bilar med färgen ljusgul under förra året, säger Susann Landström, sektionschef på Transportstyrelsen.

Den färg som minskat mest mellan 2016 och 2019 är ljusgrå, men samtidigt är mörkgrått på frammarsch.

Transportstyrelsen ser också en trend i att antalet färgglada bilar minskar på bekostnad av mer anonyma gråskaletoner som generellt ökar.

Topplista: Vanligaste bilfärgerna i Sverige

Placering, Färg	Antal 2016	Antal 2019	Förändring
1. Vit	791 199	987 073	+195 874
2. Svart	835.933	932.864	+96 931
3. Grå	600 007	692 040	+92 003
4. Röd	662 221	650 194	-12 027
5. Silver	533 380	559 892	+26 512
6. Blå	439 172	433 366	-5 806
7. Ljusgrå	451 165	380 375	-70 790
8. Mörkblå	307 900	272 688	-35 212
9. Mörkgrå	221 661	244 765	+23 104
10. Ljusbrun	167 352	164 004	-3 348
11. Mörkröd	169 826	141 614	-28 212
12. Ljusblå	127 643	122 209	-5 434
13. Grön	131 349	115 143	-16 206
14. Brun	91 956	99 197	+7 241
15. Mörkgrön	121 162	94 667	-26 495
16. Flerfärgad	67 089	74 695	+7 606
17. Ljusgrön	76 711	67 112	-9 599
18. Okänd	32 211	52 799	+20 488
19. Gul	55 744	51 479	-4 265
20. Ljusröd	33 499	29 045	+4454
21. Ljusgul	28 472	25 583	-2 889
22. Mörkbrun	18 262	20 860	+2 598
23. Orange	16 208	20 416	+4 208
24. Lila	11 714	11 431	-283
Totalt	**5 991 836**	**6 243 511**	**+251 675**

***Källa**: Transportstyrelsen*

NyTeknik

17. BAE Systems satsar på ren eldrift för stadsbussar

2019-10-15 07:30 **av John Edgren**

Deras hybridsystem sitter redan i tiotusentals fordon. Men nu satsar BAE Systems på en helt elektrifierad drivlina för stadsbussar.



Försvarsindustrikoncernen BAE Systems har utvecklat hybriddrivlinor för bussar i mer än 20 år. Deras över 10 000 levererade system fraktar nära två miljarder människor årligen.

Nu har BAE Systems offentliggjort Series-EV, som är nästa generations system där ren batteridrift står för framdrivningen. Man har utgått från hybridsystemens kärnteknik men lagt till elmotorer och större batterier. Det gör bussarna helt utsläppsfria, vilket är ett krav som många storstäder nu börjar ställa på sin kollektivtrafik.

– Vårt Series-EV-system förser operatörer med ett väldigt pålitligt och billigt batterialternativ som inte bara ger dem mer flexibilitet och en ökad kapacitet utan även låter dem eliminera alla utsläpp från sin bussflotta, säger Steve Trichka, vice vd för Power & Propulsion Solutions vid BAE Systems i ett pressmeddelande.

Företaget lämnar få detaljer om sitt nya system.



Feber

18. Isuzu visar lastbilskonceptet FL IR

Av Bobby Green 2019-10-14 kl 14:00

Ska kunna länka samman lastbilar autonomt



Isuzu har nu släppt de första bilderna på deras nya lastbilskoncept FL IR. Bilen kommer att visas upp på Tokyo Motor Show och under skalet på den ska det finnas avancerad självkörande teknik. Tekniken ska bland annat kunna länka samman två eller fler lastbilar autonomt och därefter kunna bilda en självkörande konvoj av fordon. Lastbilen längst fram är ledaren och de andra hänger liksom bara med. Det här är något som har varit under utveckling från flera tillverkare under ett antal år, och "snart" kanske vi kan vara där.

Mer information om just Isuzus lastbil lär dyka upp när mässan väl är igång.



Konvojer med självkörande lastbilar körde genom Europa igår
Kommer antagligen bli en vanlig syn på våra vägar i framtiden

ALLT OM BILAR

19. Förslaget: Sänkt fartgräns – 30 km/h i alla städer

Publicerad 15 okt 2019 07:00 **av Mattias Rabe**

En expertgrupp inom Världshälsoorganisationen (WHO) föreslår att införa en maxhastighet på 30 km/h i alla världens städer. Förslaget är en del av nio åtgärdspunkter för att kraftigt minska antalet omkomna personer i trafiken världen över.



Under 2018 omkom drygt 1,3 miljoner människor i trafiken världen över. Fler än 100 000 var barn upp till 14 år. Dessa siffror vill man kraftigt sänka. Inom den expertgrupp som Världshälsoorganisationen (WHO, som lyder under FN) satt samman pratas det till och med om att försöka uppnå en halvering med hjälp av nio åtgärdspunkter.

– Om man skulle följa det här skulle man säkert kunna halvera dödligheten i världen. Det kommer också påverka oss i Sverige, säger Claes Tingvall, professor på Chalmers i Göteborg och ordförande för FN:s expertgrupp, till Sveriges Radio Ekot.

En av punkterna är att införa en maxhastighet om 30 km/h i världens alla städer. Det ska ge bättre rörlighet för fotgängare, cyklister och personer som färdas på elskoter. Förslaget förväntas även ge bättre trafikflöde för övrig motortrafik.

LÄS MER: 8-åring stal föräldrarnas bil och körde 140 km/h

Nio åtgärdspunkter

– I allmänhet förbättrar man flödet genom att få en låg jämn hastighet i stället för en ryckig och att man färdas i olika hastigheter, säger Claes Tingvall.

De nio åtgärdspunkterna, som kommer att presenteras på FN:s tredje globala trafiksäkerhetskonferens i Stockholm i februari, sägs även bidra till lägre utsläpp, sänkta kostnader för samhället och bättre folkhälsa.

En annan av punkterna är att myndigheter och företag måste börja fokusera på säkerhet, miljö och klimat vid upphandling av transporter. Exempelvis ska transportföretag som håller hastigheten gynnas.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

20. Historien om Volvo P1800

Erik Wedberg

13 oktober 2019



Volvo tänkte inte låta den lilla fadäsen med P1900 sätta stopp för sportbilsplanerna. Teorin om att en vacker och sportig bil skulle kunna locka kunder till de vanliga personbilarna fanns fortfarande, och nu skulle den realiseras. Även om Gunnar Engellau var mannen som satte stopp för P1900 trodde även han, precis som Assar Gabrielsson, att en sportvagn kunde förbättra försäljningen och inte minst Volvos rykte i USA.

Bilen lät inte vänta på sig. Kort efter felsteget med P1900 bestämde Volvo-ledningen att man skulle utveckla en ny sportbil, den här gången baserad på tekniska komponenter från den nyligen lanserade Amazon men med förkortad hjulbas. Den person som var mest drivande i projektet var en konsult hos Volvo, Helmer Pettersson, som hade varit djupt involverad i P1900 och närmast stod sysslolös när bilen försvann ur produktion. Pettersson undrade varför man inte kunde bygga en riktig sportbil.

Den numera legendariska designen uppstod inte i all enkelhet. Volvos designavdelning hade vid tiden fullt upp med bland annat ett småbilsprojekt, Träraketen, och arbetade även för fullt med utvecklingen av tvådörrarsvarianten och herrgårdsvagnen av Volvo Amazon. Volvo tog därför kontakt med den italienska karosserifirman Ghia som dock tvingades tacka nej till uppdraget på grund av sitt kontrakt med Volkswagen.

Ghias nyköpta dotterbolag Frua fick därför uppgiften att ta fram ett förslag på en tvådörrars tvåsitsig Volvo-coupé. Det finns många olika berättelser om Pelle Petterssons roll i P1800-utvecklingen. En av dessa förtäljer att Pelle Pettersson, Helmer Petterssons son, anställdes av Frua 1957 och fick som första uppgift att rita Volvos kommande sportbil. Senare samma år fanns fem designförslag, varav ett var Pelle Petterssons. När Fruas chef granskade förslagen fattade han så starkt tycke för Pelle Petterssons skisser att han bad den unge svensken att omarbeta de andra förslagen inför presentationen för Volvo.



Projektet gick länge under namnet P958 men när den nya bilen visades för första gången offentligt var namnet P1800. Platsen var den internationella bilsalongen i Bryssel 1 januari 1960. I april skickades bilen över Atlanten för att uppträda i New York.

I augusti presenterades alla ritningarna för Volvo-chefen Gunnar Engellau som genast fastnade för Pelle Petterssons förslag. Frua-cheferna tvingades då erkänna att designern bakom ritningarna hette Pelle Pettersson, varpå Engellau blev rasande och kände sig lurad av Helmer Pettersson. Trots det stod han fast vid sitt val och när han i december 1957 fick se den första prototypen blev han så tagen att det bestämdes att de kommande produktionsvagnarna skulle vara så lika prototypen som möjligt.



Inredningen i 1800-bilarna var alltid bekväm men det fanns utrymme för förbättringar. I slutet av livscykeln var både stolar och instrumentering bättre. Här syns en 1800E från 1970 som har fått den nya instrumentbrädan med svarta instrumenttavlor och mattsvarta sargar, allt för att främja läsbarheten.



Roger Moore blev känd som Simon Templar som körde en vit Volvo P1800

Designen var spikad, men det återstod alltjämt mycket arbete innan P1800 kunde rulla på vägarna. Nästa stora uppgift var att hitta någon som kunde bygga bilarna. Den egna pressverkstaden i Olofström och bandet på fabriken i Lundby på centrala Hisingen utnyttjades redan till fullo för tillverkningen av PV544 och Amazon och det skulle dröja några år innan Torslandaverken stod klar. Efter idogt sökande i såväl Italien som Tyskland och Frankrike såg det mörkt ut att hitta en partner till projektet. Helmer Pettersson hade bland annat försökt med den västtyska Karmann-fabriken men återigen satte Volkswagen stopp. Volkswagen förbjöd Karmann att bygga Volvon.

Volvo begärde i stället anbud bland annat från NSU och Drauz men förhandlingarna strandade. Slutligen fann Volvo sin partner i det brittiska företaget Pressed Steel Co Ltd som åtog sig uppdraget att tillverka karosserna i sin fabrik i skotska Linwood. Englandsoperationerna slutade inte där, Volvo slöt även avtal med Jensen Motors i West Bromwich. När Pressed Steel var färdig med karosserna skickades de till Jensen för ändamålet nybyggda fabrik där bilarna slutmonterades.

För att kunna ta emot den stora Volvo-ordern på 10 000 bilar behövde Jensen utöka och genom att familjen sålde företaget fick man in kapital för att bygga ut fabriksområdet. De första tre prototyperna sammanställdes dock i Italien, den första blev klar i slutet av 1957. Efter att Gunnar Engellau och några andra Volvo-anställda kört ned till Italien i en Amazon för att godkänna prototyperna fraktades alla tre bilar hem till Sverige där en del ändringar gjordes. Volvo plockade bland annat bort de två avgasrören som stack ut mitt i karossplåten mellan de båda stötfångarhalvorna.

När de färdiga bilarna började rulla ut från Jensen-fabriken i slutet av 1960 hade mycket ändrats. Det stora V-märket på grillen hade försvunnit, de bakre stötfångarhalvorna var inte längre vinklade uppåt och inåt och de bakre sidorutorna gick inte längre att öppna. På insidan tonades den futuristiska inredningen ned.

Kvalitetsproblemen hade varit stora med P1900 och så skulle det bli även med P1800. Volvo hade ständiga tvister med Pressed Steel som gjorde ett dåligt jobb med karosserna och med Jensen som slarvade med lackering och tätningslister. Den brittiska kopplingen skulle dock visa sig ha stora positiva effekter. Under 1960-talet fick P1800 oväntad draghjälp av ett slag som Volvo aldrig hade kunnat åstadkomma på egen hand.



Den amerikanska Volvo-handlaren Volvoville byggde om ett 30-tal bilar till cabrioleter. Volvovilles 1800 Convertible är i dag ett hett samlarobjekt men håller inte samma kvalitet som bilen på bilden – så sent som på 1990-talet ombyggd till cabriolet av dåvarande ägaren Stefan Lindfors.

Historien förtäljer att det var en ren slump att Helgonet, spelad av Roger Moore, kom att köra en vit Volvo P1800. När tv-serien med Simon Templar skulle börja spelas in hade Jaguar E-Type precis kommit ut på marknaden och var självskriven som Templars tjänstebil. Men Jaguar schabblade bort det hela genom att inte få fram en bil i tid.

LÄS MER: Provkörning av Volvo P1800 (1961)

Roger Moore berättade i en intervju med Teknikens Värld 1967 om händelseutvecklingen som ledde till att P1800 fick en roll i tv-serien: ”Jaguar var griniga. Det tar minst ett par månader sa de, och så länge kunde vi inte vänta. Då visade producenten en bild av Volvo P1800. Det klack riktigt till i mig av glädje, det gamla bilhjärtat slog en volt i bröstet. Det var något nytt, något kul, något fräckt mitt i anspråkslösheten och anonymiteten. Vi ringde Volvo i London och frågade. Jodå, på fem dagar kunde vi få en kärra.”

Volvos Londonrepresentant hade tydligen inte riktigt förstått vad det var han tackade ja till och vilket enastående reklamtillfälle som öppnade sig. Annars hade filmteamet kanske fått bilen gratis i stället för att betala fullt pris. Den saken rättades dock till med tiden då Volvo artigt erbjöd sig att byta in bilarna utan nya kostnader. Teknikens Världs utsände Lars C G Eriksson var märkbart imponerad över Roger Moores genuina bilintresse men det stående intrycket från intervjun tycks ändå ha satts alldeles i början då Eriksson fick se hur en biljaktsscen spelas in.

Teknikens Världs reporter fick sitt livs chock: ”Bilen rör sig inte ur fläcken! I stället börjar hela den väldiga väggkulissen med Medelhavet och turisterna att rotera och hela tricket är så skickligt gjort att en tv-tittare aldrig kunnat komma på tanken att det var något tekniskt skoj med den dramatiska scenen. Roger Moore, alias Helgonet, alias Simon Templar, sitter bara och larvar sig bakom ratten.”

I intervjun framgick också att Roger Moore körde en P1800 privat. Hans förhållande till bilen var inte en ren och skär kärlekshistoria: ”Om jag skall vara alldeles ärlig är nog inte P1800 den bästa bil jag haft, det var en Ford Thunderbird. Men det är den jag tyckt bäst om. I sin ungdom är man ju biltokig på ett annat sätt, man använder kärrorna ungefär som älskarinnor. Sedan vill man skaffa sig en hustru.”



Rattvinkeln var nästan lodrät,
något som enligt Ronnie Peterson gjorde att man som förare måste hänga i ratten.

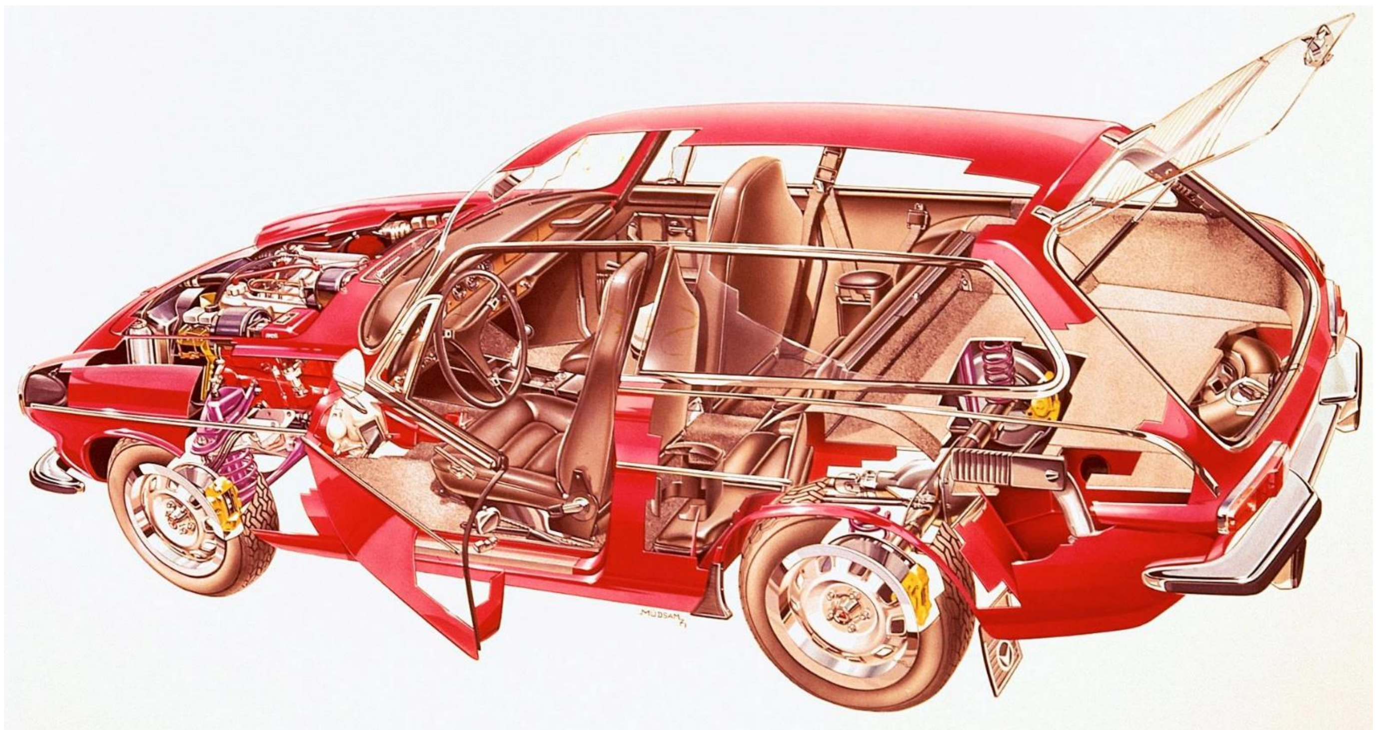
1963 hade fabriken i Torslanda kommit igång så smått och därmed blev det plats över i den gamla Lundby-fabriken. Volvo passade då på att flytta hem sammansättningen av P1800. Karosserna fortsatte alltjämt att tillverkas i Skottland och Jensen levererade även i fortsättningen vissa delar till P1800. Eftersom Volvo och Jensen hade skrivit kontrakt på 10 000 bilar tvingades Volvo betala en summa i kompensation.

Flytten till Sverige innebar att Volvos sportvagn bytte namn, från P1800 till 1800S där S stod för Sverige, Svensktillverkad alternativt Sportkupé. Hemflytten medförde även vissa förändringar på bilen. Navkapslarna byttes mot vanliga Amazon-tallrikar, de främre blinkersglasen fick ett orangefärgat fält, sittdynor och ryggstöd fick läderklädsel, varvräknaren graderades till 6 500 r/min, dörrsidorna fick nytt utseende och lacken var nu syntetisk i stället för cellulosabaserad.

Det hände även saker under motorhuven. Den för P1800 utvecklade B18B-motorn fanns kvar men effekten ökade från 90 till 96 hästkrafter tack vare ändrad kamaxel, hårdare ventilfjädrar och höjd kompression. I augusti 1963 presenterades 1964 års version av 1800S med bekvämare framstolar med justerbara ryggstöd, fällbart baksäte och bagageremmar som standard.

I augusti 1964 var det dags för E-serien. Nya navkapslar, stolar med svankstöd av samma typ som i Amazon samt ett nytt utförande på stötfångarna framtill var några av nyheterna. Hösten 1968 fick alla Volvo-modeller den nya B20-motorn på två liter och ett år senare presenterades 1800E med stora nyheter under huven. Med hjälp av elektronisk insprutning, ny kamaxel, större insugsventiler och högre kompression steg effekten till 120 hästkrafter. Växellådan kom numera från ZF-fabriken i Tyskland och var av samma konstruktion som i nyligen lanserade 164. 1800E utrustades också med skivbromsar runt om och höghastighetsdäck.

Nu hade Volvos sportvagn blivit gammal och något behövde göras för att återuppväcka intresset för 1800-modellen. Volvo fann svaret i den ES-modell som presenterades i augusti 1971. Bilen hade ett klart avvikande utseende – baktill satt en stor baklucka helt i glas utan infattning och med gångjärn och handtag monterade direkt i glaset. Bagageutrymmet var större än i de vanliga 1800-bilarna men baksätet hade inte blivit många millimeter rymligare.



Till vilka riktades då den nya modellen? I nummer 2/1972 kallade Teknikens Värld in Ronnie Peterson, nybliven silvermedaljör i Formel 1-VM, för att svara på frågan. Ronnie började provkörningen av Volvos vassa nyhet med att mycket noga ställa in stolen efter egna önskemål för att sedan förklara att han satt utmärkt. Sedan var det slut på de positiva orden. ”Här bygger dom en sportvagn men glömmer en så viktig detalj som ratten. Lutningen är alldeles för kraftig, ratten står ju nästan lodrätt, och det betyder att föraren måste hänga i ratten vilket tröttar armarna.”

När provkörningen var slut efter 20 mil skulle Ronnie flyga till England, han lämnade Teknikens Världs reporter med några uppmanande ord: ”Skriv nu att det är en kul bil, med ärtigt utseende, men att jag inte riktigt förstår vad den skall vara till.”

Gamla 1800E fanns ännu kvar i produktion men slutet kom den 22 juni 1972 då tillverkningen lades ned. Volvo 1800ES blev inte långvarig. Grundkonstruktionen hade blivit föråldrad och i augusti 1972 gjordes de sista moderniseringsförsöken då sidokrockskydd byggdes in i dörrarna, första växeln fick annan utväxling och vindrutetorkarna fick längre svepyta.

Den 27 juni 1973 kom det oundvikliga slutet då den sista 1800ES med chassinummer 8 077 lämnade bandet. Totalt hade Volvo tillverkat 47 462 bilar i 1800-serien varav de allra flesta exporterades till USA.



GALLERI
Volvo P1800 1961-1973
38 bilder

Klassiker

21. Stevens segerbil

Publicerad 2019-10-15 7:05

Text Mårten Carlsson

Fredsbilen, segerbilen skulle byggas på militärt material, tyckte Brook Stevens.



Industridersigner Brook Stevens hade satt upp sin studio 1935 och kom att göra många jobb inom bilindustrin.

Hans filosofi var att saker skulle vara enkla att använda och därigenom attraktiva. Det var någonting han såg inom krigsproduktionen under fyrtiotalet.

Massproduktion av material som gick både snabbt att tillverka och var enkelt att använda. En av dessa produkter var Jeepen, och redan 1942 kom han fram med ett förslag till hur efterkrigstidens bil skulle byggas - på Jeepchassin.

Just denna Victory car blev det ingenting av med men Willys-Overland gillade idén, och Brook Stevens kom att göra flera uppdrag för dom under åren. Bland annat Willys wagon 1946, som ju var ungefär vad Victory car var tänkt att vara, en civilierad Jeep. Vidare på temat kom senare den sportiga Jeepster samt Wagoneer. När Willys startade personbils-produktion i Brasilien tog man Brook Stevens till hjälp för en ny modern kaross till Willys Aero som gjordes där 1960 till 1972.

Klassiker

22. Grattis Chevrolet Nova!

Publicerad 18 oktober 2009 **text Carl Legelius**

Idag när Lukas har namnsdag vill vi också slå ett slag för Nova. Chevrolet Nova och Vauxhall Nova. Samt Holden, Lada och Dacia Nova!



Chevrolet Nova 100 4-door Sedan 1962–65

Nova är en stjärna som oväntat blir mycket ljus för att sen återgå till normaltillståndet.

Chevrolets Nova blänkte till mellan 1962 och 1979.

Nova togs fram att möta framgångsbilarna Plymouth Valiant och Ford Falcon. Kompakt-modeller som formligen vällde ut bland de förnuftiga amerikanska bilköparna under 60-talets början. Valiant och Falcon hade sålts sen 1960 och skaffat sig ett stadigt försprång.

Visserligen spelade Chevrolets Corvair, lanserad samtidigt, på samma planhalva men var med sitt VW-komplex med pannkaksmotor längst bak sedd med viss skepsis av amerikanerna.

Medelamerikanen efterfrågade konventionella bilar med stel bakaxel och stor motor fram. Nova skapades efter de förutsättningarna men hette faktiskt först Chevy II.

Chevy II fanns i serierna 100, 300 och Nova 400 de första åren. Chevrolet var vid den här tiden världens mest sålda bilmärke och Nova blev snabbt populär.

1962-63 såldes modellen med en fyra eller sexa under huven. Några försäljare kom på att även en smallblock V8 fick plats och dessa bilar blev framgångsrika på dragracingbanorna. Först 1964 gick det beställa en 283" V8 på 195 hk "på riktigt".



Chevrolet Nova SS Hardtop Coupe 1963

Chevy II Nova 400 series. Denna hardtop fanns mellan 1962-65 - på bilden 1963 - men även som fyradörrarsbil, cabriolet och i kombiversion. En rak sexa var standardmotor. När det skohornades ner en V8 ändrades antalet hjulbultar från fyra till fem.



1966 hade karossdragen rätats upp en smula men hjulen var fortfarande små 13-tummare vilket märks om man tittar på mängden plåt ovanför framhjulet.

Generation 3 fanns 1968 och fram till 1974 - på bilden en 73:a- med ökad hjulbas och bredd. Lite mer Nova för pengarna kan man påstå. Nu trängde sig GM-syskonen fram med Buick Apollo, Oldsmobile Omega och Pontiac Ventura på samma X-chassi och baskaross. 1970 fanns Nova med en jätte-V8 på 396 kubiktum och racerföraren och Chevrolethandlaren Don Yenko sålde trimmade Nova med sitt eget namn på. 37 ex lär ha byggts.



1975 dök fjärde generationen upp. Med motorer från en 2,5 liters fyra till en V8 på 5,7 liter eller 350 kubiktum. Denna sista stora Nova byggdes fram till1979 på sex olika fabriker varav den ena märkligt nog låg i Teheran, Iran!

1985-88 såldes Nova igen genom ett joint venture mellan Chevrolet och Toyota. Byggdes i Kalifornien men var egentligen en Toyota Corolla.



Vi ska heller inte glömma Vauxhall Nova, den engelska upplagan av Opel Corsa. Här har vi den i tufft GT/E-utförande och året är 1987. Vauxhall Nova byggdes mellan 1983 0ch 1993, numera heter modellen Corsa även i Vauxhall-utförande. Tack Tomas för påpekandet!



I slutet av 1980-talet började Holden Nova produceras i Australien. Den var frukten av ett samarbete mellan GM och Toyota och var i praktiken en Corolla med Holden-emblem. Den fanns som sedan och som femdörrars halvkombi och tillverkades fram till 1996 i två generationer. Holden Nova var ingen succé, kunderna föredrog "the real thing" i form av Toyota Corolla som också såldes i Australien. Holden Nova lades ned 1996 och ersattes av Astra, en Australien-tillverkad Opel Astra.



Lada 2107 kallades på vissa europeiska marknader för Lada Nova.



Dacia Nova var den rumänska tillverkarens första egna bil efter att ha licenstillverkat Renault 12 under lång tid. Dacia Nova kom 1995 och var en framhjulsdriven bil i Golfklassen. Den ersattes 2000 av SuperNova (se bilden) som hade motor från Renault Clio.



23. Fredagsfilmen: Charlie Caper - Magi på hög nivå



FILM: [*https://youtu.be/JouaTTMilil*](https://youtu.be/JouaTTMilil)



24. Fredagshumorn: Galenskaparna & After Shave - Allt möjligt - Inledningstal



FILM: [*https://youtu.be/MVfPGWTEudk*](https://youtu.be/MVfPGWTEudk)

SLUT